平成１０年神審第５４号
プレジャーボートジャスミン防波堤衝突事件

言渡年月日　平成１１年１月２１日
審　判　庁　神戸地方海難審判庁（清重・彦、佐和　明、山本哲也）
理　事　官　坂本公男

損　　害
船首右舷に亀裂を伴う凹損及び船体に歪みを生じ、のち廃船、同乗者１人が左頬骨等を骨折、ほかに５人が負傷

原　　因
水路調査不十分

主　　文
　本件防波堤衝突は、水路調査が十分でなかったことによって発生したものである。
　受審人Ａの四級小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

理　　由
　（事　実）
船舶の要目
船 種 船 名　プレジャーボートジャスミン
全　　長　８６８メートル
機関の種類　電気点火機関
出　　力　１４７キロワット

受　審　人　Ａ
職　　名　ジャスミン船長
海 技 免 状　四級小型船舶操縦士

事件発生の年月日時刻及び場所
平成９年８月３日２１時２５分
兵庫県尼崎西宮芦屋港

事実の経過
　ジャスミンは、ＦＲＰ製プレジャーボートで、株式会社Ｒが昭和６０年に製造したＧＰ

Ｓプロッタを装備し、Ａ受審人ほか１人が乗り組み、同乗者５人を乗せ、花火見物の目的で、船首０．４メートル船尾０．５メートルの喫水をもって、平成９年８月３日１９時３０分兵庫県尼崎西宮芦屋港新西宮ヨットハーバーを発し、大阪港大阪区新淀川に向かった。

ところで、上記ＧＰＳプロッタに搭載されている地図データは平成元年補刷された海図第１０６号が使用されていて、その後尼崎西宮芦屋港内で、発航地の南東方２．１海里ばかりのところに、西宮市鳴尾浜２丁目南端から１９７度（真方位、以下同じ。）方向へ３００メートルにわたって新設された鳴尾防波堤は入力されておらず、同プロッタの取扱説明書に航海上の判断には必ず正規の海図を使用するよう記載されていた。

一方、Ａ受審人は、平成８年８月ごろから会社勤務の余暇を利用し、１箇月に２度ほどジャスミンを使用して大阪湾内等でクルージングをしていたものの、夜間、新西宮ヨットハーバー以東の尼崎西宮芦屋港内を陸岸沿いに航行するのは初めてであったが、ＧＰＳプロッタを装備しているので大丈夫と思い、あらかじめ海図にあたるなどして、付近の水路調査を十分に行っていなかったので、鳴尾防波堤の存在を知らなかった。

Ａ受審人は、２０時００分ごろ淀川大橋の下流５００メートルばかりの地点に至り、それまで操縦していた甲板員Ｂと交代して右舷側にある操縦席のいすに腰を掛け、付近で停留して花火見物を始め、２１時００分ごろ帰途に就くこととし、その左側に見張員を配して手動操舵により新淀川を１６．２ノットの速力で下航した。

２１時２０分Ａ受審人は、西宮鳴尾防波堤灯台から１３５度1,６２０メートルの地点に達したとき、陸岸に沿うよう、針路を３２０度に定めたところ、鳴尾防波堤に向首する状況となっていたが、付近の水路調査を十分に行っていなかったので、このことに気付かず、西寄りの波浪による船首船底の衝撃を和らげるため、速力を１０．８ノットに減じて進行した。

Ａ受審人は、前路に西宮鳴尾防波堤灯台の灯火を視認したものの、往航時はＢ甲板員に操縦を任せて船尾で同乗者と談笑していて同灯台の灯火を認めておらず、鳴尾防波堤の存在を知らなかったので灯浮標の灯火と思って続航し、２１時２５分少し前見張員の叫び声で船首至近に横たわる黒い影を認め、機関のクラッチを中立としたが及ばず、２１時２５分西宮鳴尾防波堤灯台から０１７度１６８メートルの地点において、ジャスミンは、原針路、原速力のまま鳴尾防波堤に衝突した。

当時、天候は晴で風力３の西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

衝突の結果、船首右舷に亀裂を伴う凹損及び船体に歪みを生じ、のち廃船とされ、同乗者Ｃが左頬骨等を骨折し、ほかに５人が負傷した。

（原　因）

本件防波堤衝突は、夜間、尼崎西宮芦屋港において、同港新西宮ヨットハーバーに向けて西行する際、水路調査が不十分で、鳴尾防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は、夜間、尼崎西宮芦屋港において、同港新西宮ヨットハーバーに向けて西行する場合､同ヨットハーバー以東の同港内を陸岸沿いに航行するのは初めてであったから、あらかじめ海図にあたるなどして付近の水路調査を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、ＧＰＳプロッタを装備しているので大丈夫と思い、付近の水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、鳴尾防波堤に向首していることに気付かず進行して同防波堤との衝突を招き、船首右舷に亀裂を伴う凹損及び船体に歪みを生じさせ、Ｃ同乗者ほか５人を負傷させるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第２号を適用して同人の四級小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。